

Pierce-Arrow Model 41 Convertible Victoria by LeBaron 1931

MOTORNYTT onsdag 27 november
Föregående måndag 25 november

1. **Partikelfiltret i dieselbilen kan kosta över 30 000 att byta**
2. **Mercedes backar om självkörande taxibilar**
3. **Land Rover Discovery tar sig an södra Afrika**
4. **Toyotachefen om nya vätgasbilen: ”Prislappen fortfarande en utmaning”**
5. **Kia e-Niro får ett ansiktslyft, snabbare laddning och dyrare prislapp**
6. **Mustang-hysteri i Norge - billigare än Ford Mondeo**
7. **Prov: Ford GT i Sverige – bland det mest intensiva vi upplevt någonsin**
8. **Sista Saaben såld till Danmark för 465 000 kronor**
9. **Transportstyrelsen: Ingen ökad förväxling av O och 0**
10. **Grattis Astra!**

1. Partikelfiltret i dieselbilen kan kosta över 30 000 att byta

Av John Edgren Publicerad 2018-12-13 05:54, uppdaterad 2019-03-05 16:07

Partikelfiltret renar avgaserna från dieselmotorn, men inte om det är igensatt, något som drabbar många bilägare som bara kör korta sträckor. Partikelfiltret kan kosta över 30 000 kronor att byta, visar vår granskning.



Moderna dieselbilar har ett partikelfilter för att rena avgaserna, och det ska enligt tillverkarna själva vara "självrengörande". Men fel körstil kan innebära att du måste byta partikelfiltret i förtid.

Vi har kollat priserna för fem av de populäraste dieslarna av modellår 2018 – och att få reservdelen på plats verkar bli allt dyrare.

Dieselbilarnas partikelfilter tar hand kolväten, svavel och aska – som i sin finfördelade form är väldigt skadliga. Många tillverkare hävdar att partikelfiltret ska hålla under hela bilens livslängd, men det kan behöva ersättas långt innan dess. Och de bilägare som tvingas slanta upp för ett byte blir ofta chockerade över priset.

Dyrt hos VW-koncernen

För sju år sedan kostade det drygt 16.000 kronor att byta partikelfilter på en Audi A4 2,0 TDI av modellår 2006. För samma bil av 2018 års modell tar Audiverkstaden idag upp till 33.317 kronor. Arbetskostnaden förväntas landa på 10.000–15.000 kronor. Själva reservdelen kostar 18.317 kronor, men det förutsätter att du lämnar in ditt eget partikelfilter till Audi – i utbyte får du en renoverad enhet monterad.

Fler prisexempel:

- På Volvos storsäljare V90 D4 AWD kommer du undan med 17.046 kronor för bytet.
- För en BMW 318d kostar det monterade partikelfiltret 21.235 kronor.
- Kiaverkstaden vill ha 28.824 kronor för storsäljaren Ceed 1.6 CRDi.
- Priserna varierar även mellan Volkswagenfamiljens bilmärken. Kostanden för att byta partikelfilter på en Passat Alltrack TDI modellår 2018 är 28.620 kronor.



VW-verkstaden gör en kontroll av partikelfiltret först vid 21.000 mil, men serviceteknikern på Aftén Bil konstaterar att det kan gå ganska fort att mätta filtret med sot om man bara kör kortare sträckor utan att komma upp i högre hastigheter.

"Om man exempelvis skulle köra bilen inom hemtjänsten, där man tillbringar mycket tid med att leta efter parkeringsplatser, då fungerar det inte alls", säger Artur Zelichowski på Aftén Bil.

Håller inte vad tillverkarna lovar

Bilprovningen bekräftar att partikelfiltren inte alltid håller vad tillverkarna lovar kring självrengörande egenskaper och livslängd.

"Det krävs en viss hastighet för att efterförbränningen ska ske. I 80–100 km/h tillförs bränsle så partiklarna i filtret hettas upp och bränns bort till ännu mindre partiklar. Men om din bil aldrig kommer upp i den belastningen får du heller aldrig den självrengörande effekten", säger Morgan Isaksson, besiktningsansvarig på Bilprovningen.

Men om varningslampan skvallrar om att partikelfiltret börjar bli mättat finns ett sätt att lösa problemet – om än kortsiktigt.

"Då får man ge sig ut på motorvägen och accelerera upp till högsta tillåtna hastighet, så temperaturen får partikelfiltret att rensas. Det kan fungera om bilen har ett lågt miltal", säger Morgan Isaksson.

Det fungerar dock bara som en kortsiktig lösning om filtret är nedsmutsat med sot. Men om filtret är riktigt nedsmutsat med aska, bränns inte det bort ens vid långkörning – då måste filtret bytas ut.

Pris byte partikelfilter

Bilmodell	Modellår	Pris
Audi A4 2,0 TDI	2018	33.317:–
BMW 318d	2018	21.235:–
Kia Ceed 1,6 CRDi	2018	28.824:–
Volvo V90 D4 AWD	2018	17.046:–
Volkswagen Passat Alltrack TDI	2018	28.620:–

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Mercedes backar om självkörande taxibilar

Jan-Erik Berggren 18 november 2019

Mercedes lovade att en självkörande taxitjänst skulle vara klar 2021, men nu har Daimlers vd Ola Källenius tvingats att lägga i backen, manuellt. Bakom beslutet finns bland annat dödsolyckan i Arizona där Uber testade en självkörande Volvo XC90.



Så sent som i mars i år lovade Mercedes att rulla ut 10 000 självkörande taxibilar i trafik under 2021. Konceptbilen Vision Urbanetic (bilden ovan) skvallrade om hur framtidens bilar skulle se ut och ”köras”. Men nu tvingas Mercedes backa. Anledningen är att tekniken för självkörande bilar är för dyr och för komplicerad.

Daimler meddelade nyligen att de måste spara och att då satsa miljardbelopp på en osäker och komplicerad teknik anses inte vara försvarbart.

Bakom beslutet finns också dödsolyckan från mars 2018 där en självkörande Uber Volvo XC90 körde på en kvinna. Och det påstås att det inte var första gången som Uber hade problem med att de självkörande bilarna i testprogrammet inte lyckades att bromsa. Ingen biltillverkare vågar ta chansen att hamna i samma situation som Uber och även i viss mån Volvo Cars gjorde efter en allvarlig olycka. Kritiken och varumärkesförlusten skulle vara förödande i en bransch där tillit och kvalitet är så viktigt.

LÄS MER: Komplexiteten hos självkörande bilar jämförs med Boeings problem



Daimler AG:s svenske vd Ola Källenius.

General Motors har av samma anledning skjutit upp lanseringen av sin självkörande taxitjänst och trots att Google-företaget Waymo lovade att börja med självkörande taxibilar i Arizona i april har Waymos vd John Krafcik sagt att självkörande transport- och lastbilar kanske kommer att lanseras före taxibilarna.

Volkswagen, som är den biltillverkare som kanske investerar allra mest pengar i ny teknik just nu, har lovat självkörande bilar först i mitten av 2020-talet och enligt Volkswagens Alexander Hitzinger har konkurrenterna långt kvar till kommersiellt hållbara projekt.

Till och med självkörande transportbilar anses nu svårare att lösa trots att transportbilens rutt är förutbestämd.

HÖGSTA VÄXELN

3. Land Rover Discovery tar sig an södra Afrika



***FILM*: https://youtu.be/95izO6pwDss**

auto motor & sport

4. Toyotachefen om nya vätgasbilen: ”Prislappen fortfarande en utmaning”

Av John Eriksson, Publicerad 2019-11-19, 06:10

Den här modellen ska köparna välja för att den är snygg, inte för att den är vätgasdriven.



Utställningsbilen ser ut att vara och upplevs väldigt produktionsnära.

På bilsalongen i Tokyo visade Toyota upp en konceptbil som hintar om nästa generation av vätgasbilen Mirai. Den nuvarande generationen har fått hård kritik för sin design – men den nya modellen faller betydligt fler i smaken.

"Utställningsbilen i montern är enkelt uttryckt en plastmodell och inte den faktiska bilen, men storleken och formgivningen ligger väldigt, väldigt nära den slutgiltiga produkten", säger Ryotaro Shimizu, biträdande chefsingenjör för nya Mirai hos Toyota.

- **När ska den komma ut på marknaden?**

"Vi siktar på att lansera bilen i slutet av nästa år och den kommer förmodligen nå alla aktuella marknader ungefär samtidigt, beroende på efterfrågan, naturligtvis."

- **Vilka är de huvudsakliga marknaderna för Mirai?**

"Det är definitivt Japan, samt USA på grund av CAFE-restriktionerna (Coprorate Average Fuel Economy, en överenskommelse i USA om genomsnittlig bränsleekonomi för personbilar och lätta kommersiella fordon, red:s anm) och även Europa."

- **På den europeiska marknaden, vilka är de viktigaste länderna där?**

"Jag skulle säga att det är norra Europa där det finns en stor miljömedvetenhet och även Tyskland där man jobbar en del med vätgas."



Den vätgasdrivna konceptbilen Lexus LF-FC visades på Tokyosalongen redan 2015.

• Har ni några andra vätgasdrivna bränslecellsbilar på gång?

"Det är … Jag kan faktiskt inte svara på det, mer än att säga att vi håller på med omfattande undersökningar av marknaden i nuläget. Men vi visade ju till exempel konceptet Lexus LF-FC med bränslecell på Tokyosalongen år 2015 och sedan dess har vi många pågående studier." (Spionbilder på en maskerad Lexus med bränslecellsdrivlina dök upp på nätet i slutet av juli i år, red:s anm.)

"Vi håller på och jobbar med bränsleceller för lastbilar och kommersiella fordon, och vi har ett vätgasprojekt i hamnen i Los Angeles där de använder en långtradare med vår bränslecellsteknik. Det är som sagt många studier som pågår, men vi kommer förmodligen att kunna tillkännage något inom den närmaste framtiden."

• Kan ni säga något om vad ni lär er genom dessa undersökningar av marknaden?

"Först och främst handlar det om att infrastrukturen är väldigt viktig. Nya Mirai har också en tydlig koppling till den frågan. Vi ville skapa en väldigt attraktiv produkt så att bränslecellsbilar blir mer lättillgängliga för kunderna. Många tyckte nog inte om formgivningen på den första generationen, den hade bara plats för fyra personer och de ville kanske ha längre räckvidd."

"Den nya bilen får därför bättre räckvidd, plats för fem personer och framför allt har vi sett till att ge den en snygg design. Avsikten har varit att göra den tillräckligt tilltalande för att den ska kunna attrahera dem som inte bryr sig om huruvida det är en elbil med batteri eller med bränslecell. Om de tycker att den är sexig ska de kunna köpa bilen och upptäcka att den drivs med vätgas. Det är den typen av effekt vi hoppas kunna uppnå med formgivningen."

• Vad har ni förbättrat hos modellen med den här nya generationen?

"Produktmässigt har vårt fokus varit att förbättra räckvidden. Jag kan inte ge dig en siffra, men vi har som målsättning att den ska öka med 30 procent, så du kan själv räkna ut ungefär vad det blir." (Fabrikssiffran har tidigare varit drygt 50 mil och när vi testade Mirai uppgav färddatorn en räckvidd på 38 mil vid lands- och motorvägskörning, red:s anm.)

"Själva bränslecellen har en helt ny konstruktion som är mycket effektivare än den nuvarande generationen, vilket naturligtvis bidrar till att ge längre räckvidd, men den största faktorn som påverkar är mängden vätgas ombord."



Toyota deltar i ett vätgasprojekt för lastbilar i hamnen i Los Angeles.

• Kommer nya Mirai alltså ha större bränsletankar än tidigare?

"Jag kan inte berätta hur vi gör det, men vi kommer kunna få plats med en större mängd vätgas än tidigare. Vi kommer att berätta mer om den saken under nästa år."

• Vad kommer hända med priset?

"Jag kan tyvärr inte säga så mycket om vad vi tänker just nu, men den måste vara prisvärd och relativt överkomlig. Prislappen är fortfarande en utmaning och vi håller fortfarande på och undersöker marknadsreaktioner."

• Vilka konkurrenter ser ni till bilen?

"Vi tror vi har många olika konkurrenter, inte bara bränslecellsbilar, utan även batterielbilar och andra. Men det är väldigt svårt att säga märke och modell. Om man ser till själva produkten och konceptet finns likheter med till exempel det segment som innehåller bilar som Audi A7 med flera."



Av John Eriksson



[Här är nya Toyota Mirai: Vätgasbilen blir betydligt snyggare – och bakhjulsdriven](#)
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

RECHARGE

5. Kia e-Niro får ett ansiktslyft, snabbare laddning och dyrare prislapp

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-11-18, 12:54

Det är inte mycket som vi klagat på hos Kia e-Niro – utom en sak. Och nu har Kia äntligen tagit lärdom. Bilens inbyggda laddare får en utökad kapacitet från 7,2 till 11 kW. Leveranserna börjar under första kvartalet 2020.



Ett år efter att Kia e-Niro lanserades i Sverige är det dags för ett ansiktslyft. På utsidan märks ingen skillnad men på insidan hittar vi bland annat en ny instrumentbräda som liknar den i Niro Hybrid och Niro Plug-in Hybrid.

Infotainmentskärmen har vuxit i storlek från 7 till 10,25 tum. Materialvalen sägs ha en högre kvalitet och röststyrningen har också förbättrats. Apple CarPlay och Android Auto är standard i e-Niro.

Kias system för trådlös uppkoppling, UVO Connect, är också standard i den uppgraderade versionen. Systemet kopplar ihop bilen med förarens smartphone och ger funktioner som geografisk position, mölighet att aktivera klimatanläggningen, kontrollera batteriladdning, låsa/låsa upp bilen, med mera.

Vid snabbladdning med växelström har Kia e-Niro tidigare haft en konverterare (från växelström till likström) med en kapacitet på 7,2 kW. Det har varit en av de punkter vi kritiserat vid tidigare tester och nu får e-Niro en efterlängtad uppgradering till 11 kW (trefas). Det ger snabbare laddning men exakt hur mycket snabbare berättar inte Kia i sin pressrelease. Batteripaketet är inte förändrat och är som förut på 64 kWh, vilket ger en WLTP-räckvidd på 45,5 mil.

Den uppgraderade Kia e-Niro levereras i tre utrustningsnivåer och i samtliga fall innebär det en påtaglig prishöjning, jämfört med tidigare. I rutan lite längre nedan på sidan har vi jämfört de nya priserna med några av koncernkollegorna och man kan då konstatera att Kia e-Niro blir klart dyrare.

De nya e-Niro modellerna går att beställa i december och enligt Kia ska de första kunderna få sina bilar under första kvartalet 2020. Hittills har e-Niro dragits med långa väntetider på 8–9 månader och som vi kunnat avslöja tidigare i höst har Kia även "blockerat" leveranser till efter årsskiftet.



Den centrala skärmen har vuxit i storlek i den uppgraderade Kia e-Niro.

En anledning till att leveranserna av laddhybrider och elbilar medvetet försenats är att biltillverkarna "tjänar på" höga utsläpp under 2019 om man sedan kan sänka utsläppssiffrorna under 2020. De biltillverkare som inte klarar EU:s utsläppskrav för 2020 och framåt riskerar kännbara böter.

Svenska priser för Kia e-Niro och konkurrenter

Kia e-Niro Advance: 481.900 kronor (+ 37.000 kr)

Kia e-Niro Advance Plus: 506.800 kronor (+ 32.000 kr)

Kia e-Niro Advance Plus Tech: 521.700 kronor (+ 32.000 kr)

Kia e-Soul Advance: 433.900 kronor

Kia e-Soul Advance Plus: 463.800 kronor

Hyundai Kona Electric Life (64 kWh): 409.900 kronor

Hyundai Kona Electric Trend (64 kWh): 419.900 kronor

Hyundai Kona Electric Premium (64 kWh): 444.900 kronor

Hyundai Kona Electric Premium+ (64 kWh): 459.900 kronor
(Priserna sänks med 60.000 när man får den statliga elbilbonusen utbetalas).


KIA


FULL
2
1
AUTO
RES
SET

6. Mustang-hysteri i Norge - billigare än Ford Mondeo

Maths Nilsson Schibsted 2019-11-18

Vakna politiker - dags att ge vanligt folk råd att köpa elbilar



FILM: ***https://youtu.be/bCjIZfL7a3M***

OSLO. Fords nya elbil Mustang Mach-E skapar hysteri i Norge. Prislappen startar på 422 000 kronor – mindre än vad en vanlig Ford Mondeo kostar på gatan i Oslo. Om svenska politiker menar allvar med elbilar är det dags att vakna. Ta bort skatten på elbilar för privatpersoner, nu!

Välkommen till elbilsparadiset Norge. Trots att landet producerar 1000 miljoner fat olja i år är det världens ledande land när det gäller elektrifierade bilar. Vilken ironi. Kanske måste norrmännen döva sitt dåliga samvete för oljeexporten på 442 miljarder kronor och ha världens grönaste bilar? Inget annat land satsar så mycket resurser på att hitta nya oljefyndigheter som Norge. Och inget annat land i världen ger större förmåner till elbilar. Kanske är det också därför den norska oljefonden med en förmögenhet på över 10 000 miljarder kronor ska sälja sina oljeaktier – av lönsamhetsskäl.

I dag hade Ford förlagt Europapremiären av sin nya elbil Mustang Mach-E till Norge och Oslo. Hundratals norska Fordhandlare och ett uppbåd med journalister var samlade för att se den nya elbilen avtäckas. Det mesta var känt redan i förväg efter läckor. Men en sak chockerade – åtminstone oss svenskar. Priset.



– Det här är en elbil för alla. Den kostar från 422 000 kronor inklusive avgifter och leverans, sade den norska Fordbossen Per-Gunnar Berg (bilden ovan) från scenen samtidigt som publiken jublade. Priset är lägre än vad en bensindriven Ford Mondeo kostar på gatan i Oslo

Själva bilen gjorde heller ingen besviken. En stor och imponerande suv med rejäla benutrymmen på alla fem sittplatserna. Mustanginspirerad design som gör att du slipper skämmas för elbilen. Här är en elbil som inte känns liten och fjantig – och den rymmer hela familjen med bagage. Hela 60 mil lovar Ford att vi ska kunna åka om vi väljer största batteriet. Men vi får bara hänga 750 kg på dragkroken. Bilen har prestanda och räckvidd i nivå med Teslas nya suv Model Y, till ungefär samma prislapp. Visst kan man ha synpunkt på att sätta Mustangmärket på en suv och en elbil, men Lamborghini, Porsche och Ferrari har redan kommit undan med suv-satsningar.

– Redan före klockan åtta i morse hade 450 norrmän förbokat bilen, säger Per-Gunnar Berg.

Runt bilen råder hysteri med norska och europeiska journalister som drar i alla dörrar och huvar. Fordanställda ber dem vara försiktiga, för det här är den enda prototypen som finns i Europa.

– Vi kommer att sälja 1000-tals bilar nästa år. De flesta, runt 80 procent, köps av privatpersoner. Det är helt enkelt billigare och mer förmånligt än att köpa en vanlig bil. 45 procent av alla sålda bilar här i Norge är elbilar, förklarar den norska Ford-direktören när vi får en pratstund.

Så här skulle det kunna vara i Sverige också – om våra politiker ville. Men det tycks som att de egentligen inte menar allvar med snacket om att elbilar är viktigt. I stället väljer de att fortsätta ta ut full moms på elbilar och låta malus-pengarna från bensin- och dieselbilar gå till annat än elbilar. Bara de som har förmånen att ha en tjänstebil får köra elbil billigt, drygt en tusenlapp i månaden.

I Sverige kommer skatten på en Ford Mustang Mach-E att ligga på över 100 000 kronor. Och sedan ger staten tillbaka 60 000 kr i miljöbonus. Till skillnad från i Norge är en vettig elbil fortfarande ouppnåelig för privatpersoner.

Kom igen nu svenska politiker, visa att ni menar allvar med elbilar, låt även oss privatpersoner köra elbil billigt och miljövänligt! Och gör så att Sverige kommer ikapp oljelandet Norge när det gäller elbilar.

Ta bort momsen från elbilar precis som Norge har gjort och behåll miljöbonusen. Då skulle en Mustang elbil kosta 390 000 kr i Sverige – och väldigt få skulle vilja köpa en fossil bil som tankas med norsk olja.


HIY 188





7. Prov: Ford GT i Sverige – bland det mest intensiva vi upplevt någonsin

Av John Eriksson, Publicerad 2019-09-13 06:07

Ford GT är på Sverigebesök och vi passar på att provköra på Tierp Arena. Den bjuder på en extremt intrycksintensiv körupplevelse som förtrollar. Men vi upptäcker också några små problem.



Så här nöjd och glad ser man ut om man får köra superbil på bana.

Ford GT har en otroligt mäktig närvaro på asfalten. Låg, platt och med massor av aerodynamiska finesser som har satt sin prägel på formen. Vi ska återkomma mer till det, för aerodynamiken är en av de häftigaste grejerna med Forden och den är tydligt integrerad i körupplevelsen.

Bilen liknar inget annat och den är stor. Riktigt stor. GT:n är nästan lika lång som en Mondeo och bara själva karossen är två meter bred, ej inräknat sidospeglarna. Om man inkluderar speglarna är bilen hela 2.238 millimeter bred. Det gäller alltså att hålla tungan rätt i mun om man någon gång skulle behöva manövrera GT:n i ett parkeringsgarage.

För att ställa storleken i perspektiv kan man jämföra med folksportbilen Porsche 911 som är drygt 2,5 decimeter kortare och ungefär två decimeter smalare.

Men. När man tittar närmare på Forden upptäcker man snart att själva kupén och mitten av bilen inklusive motorutrymmet är ganska litet. Karossen flyter ut långt från centrum och det finns många och stora såväl intag som utsläpp för luft, samt kanaler som leder luft in i, genom eller runt olika partier.

Det är inte nödvändigtvis snyggt ur alla vinklar men det är fascinerande och man förstår verkligen att det här är en bil som är byggd med ett syfte – att åka snabbt, riktigt snabbt.



Designen har drivits helt och hållet av aerodynamiska egenskaper, hos GT:n gäller form före funktion. Den är byggd för att homologera racerbilen för Le Mans.

För att komma in i GT:n trycker man ner en lucka precis i bakkant på dörrarna och sticker in handen. Man kan säga att de är av fjärilstyp, för de öppnar snett uppåt och framåt.

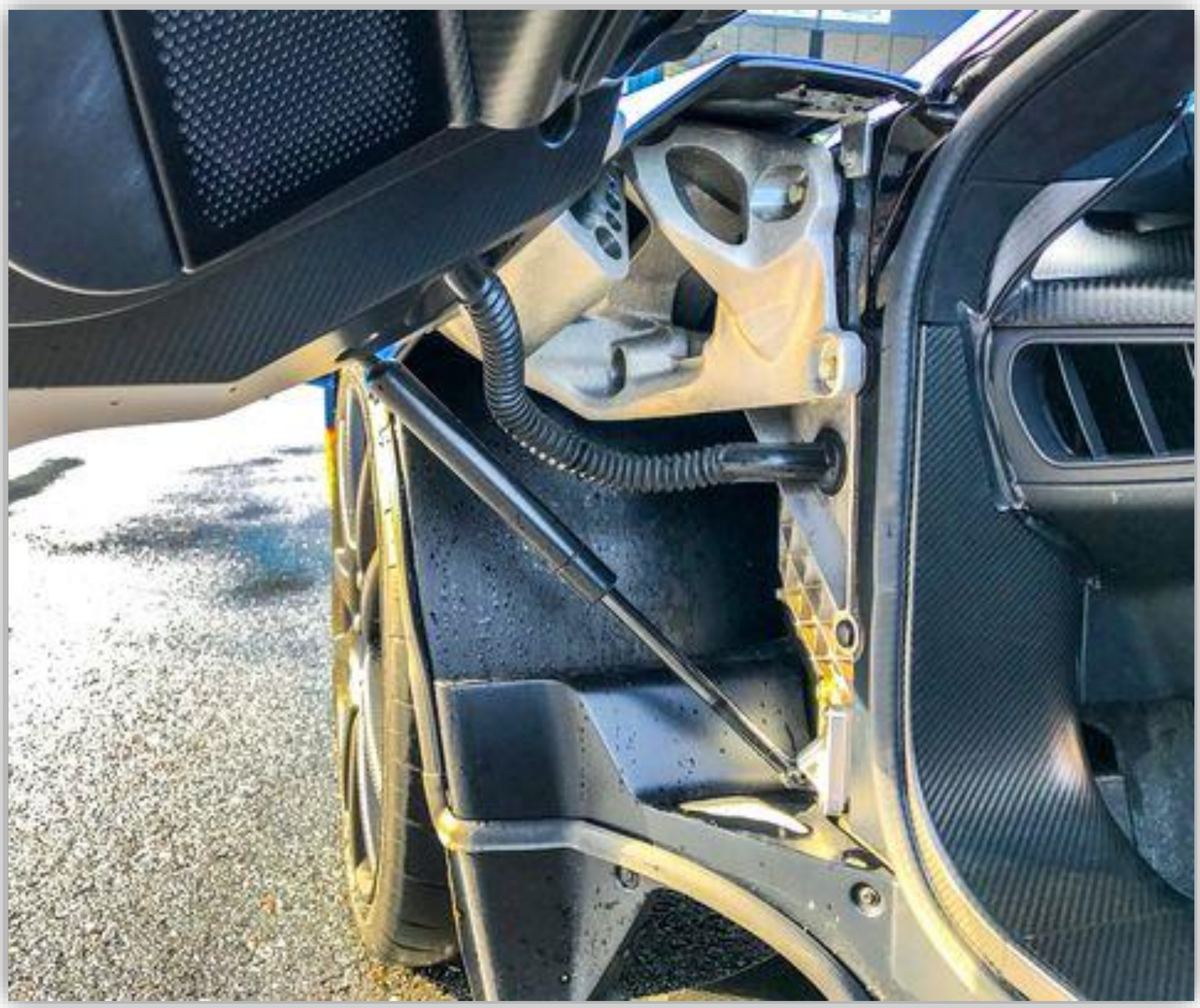
Då ser man samtidigt hur tjocka dörrarna är, hur mycket kaross som finns utanför själva kolfibermonocoquen. Känslan är märklig, nästan som att man står en fjärdedel in i bilen innan man ens har kommit in i kupén. Bästa sättet är för övrigt att backa med rumpan före och låta den glida över kolfibertröskeln ner i skalstolen innan man till sist svingar in benen.

Sätena är fast monterade i längsled och man kan bara vinkla ryggstöden en aning. Att anpassa körställningen gör man istället genom att justera pedalstället och ratten. Lösningen beror på att Ford GT i grunden utvecklades som racerbil och ur det perspektivet vill man undvika viktförflyttningar som kan ändra balansen.

Pedalstället huserar i en liten kolfiberlåda. Inställningen är anmärkningsvärt analog. Det sitter en tygstropp på sidan av mittkonsolen. Lossa den och dra i den, alternativt tryck på kolfiberlådan med foten, för att flytta pedalerna närmare eller längre bort.



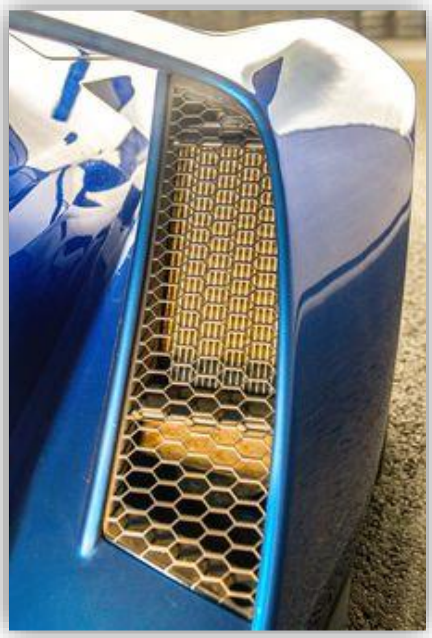
I Track-läget är vingen alltid uppe. Den höjs och sänks med hydraulik. Enligt ingenjören Craig som är med från Ford är den tillräckligt kraftig för att kunna sitta på i uppfällt läge.



När man öppnar dörrarna blottar man mycket naken kolfiber,
notera här både tröskel och instrumentbräda. Längst in tuffa gångjärn i aluminium.



Viktfördelningen är 44 procent fram och 56 bak.



Komplicerat luftflöde. Friskluften kommer in här bakom dörrarna, går in till turboaggregaten och sedan tillbaka till laddluftkylarna. Till slut passerar luften genom karosselementet som löper från höften till taket innan den når motorn.

Ingen nedtyngande elmotorhjälp här inte. Väl på plats är sittställningen klockren för aktiv körning.

Man slås initialt av hur otroligt liten kupén är invändigt, rent av trång. Det finns inget onödigt utrymme någonstans. Man sitter i princip axel mot axel med passageraren och förvaring för prylar är nära nog helt bortrationaliserat.

Framför förarstolen på golvet sitter ett litet fack med lock som är ungefär lika stort som ett glasögonfodral, och längst fram på mittkonsolen finns en gummiklädd avläggningsyta som är precis stor nog för att rymma en mindre mobiltelefon. Men det är allt. Inga dörrfickor. Inget handskfack. Inget utrymme bakom stolarna.

Faktum är att det inte finns någon plats för bagage överhuvud taget. Under den lilla fronthuven är det bara kontroll och påfyllnad av diverse vätskor. Den enda ytan med förvaring är bakom motorn under den långsmala mittenhuven. Där finns ett litet hål som rymmer ynkliga 11,3 liter.



Här ser man tydligt hur tjocka dörrarna är. Åh hej, svinga benen in i eller ut ur fotbrunnen.



Allt har en funktion.
I mitten av bakljusen finns utblås för varmluft från motorn. Coolt och klurigt.

Åter till förarmiljön. Allt är väldigt avskalat och enkelt invändigt. Fokuserat på körning. Här och var ser man naken kolfiber – trösklarna, fotbrunnen och delar av instrumentpanelen. Det är inte dekorativt, utan det man tittar på är del av bilens stomme och struktur.

I sann racerbilsanda sitter de flesta reglage som körlägesväljare, blinkers och vindrutetorkare monterade på ratten tillsammans med knappar för stereon och farthållaren. En aning förvirrande och helt onödigt att lära sig för den korta repa vi får köra på Tierp Arena. Vi behöver bara ha koll på körlägesvredet.

I högerstolen sitter en barnvakt från Ford Europa. Han heter Craig, är ingenjör och jobbar till vardags med motorutveckling. Men i arbetsuppgifterna ingår att tillsammans med en mekaniker följa med och sköta om pressbilen, samt se till att vi journalister som får köra inte gör några dumheter.



På förarsidan av mittkonsolen sitter den här lilla stroppen. Den använder man för att flytta pedalstället framåt och bakåt. Helt manuell justering.



V6:an delar 60 procent av komponenterna med motorn i pickupen F-150 Raptor. GT:n har andra laddluftkylare och turboaggregat, och har torrsumpsmörjning för bankörning.

Det har regnat en del under natten. När vi kom fram i morse var banan fortfarande blöt. Nu har majoriteten torkat upp, även om det fortfarande är fuktigt i vissa partier och till och med står vatten i en del ojämnheter. Bland annat därför kommer vi bara att få köra i humörlägena Normal och Sport, samt med alla hängslen och livremmar fortfarande påkopplade.

Jag trycker på startknappen och vrider växelväljar-vredet på mittkonsolen till D. Rullar försiktigt iväg ut på långa start- och målrakan för att bekanta mig med känslan i bilen.

Det sprutar intryck från alla håll och kanter trots att vi ännu inte kör särskilt snabbt. Bilen känns enormt speciell och kommunikativ. Framför allt är det olika ljud som dominerar. Det knäpper och smattrar ganska mycket från hjulhusen när däcken fångar upp smuts och grus från asfalten. Motorn som sitter precis bakom ryggen låter som en skönsjungande och arbetsam mekanisk verkstad – ett metalliskt och basigt hamrande ackompanjerat av de dubbla turbo-aggregaten som flåsar och visslar.

Styrningen är lätt och snabb utan att vara nervös. Pedalkänslan i både gas och broms är tungt positiv och skarp. Händerna och rumpan är som höghastighetskanaler för information om vägen, greppet och hur bilen rör sig. Man får ett omedelbart förtroende för den tack vare den direkta exaktheten i alla kontrollerna.

Bakåtsikten är okej genom det lilla fönstret mellan stolarna och i sidospeglarna syns de stora luftintagen bakom dörrarna. Formen är ändamålsenligt unik.

Jag kan inte beskriva det på något annat sätt än att Ford GT har en intensiv närvaro. Och då har vi knappt börjat köra än.

Ökar tempot stegvis. Bilens kommunikation och det välbalanserade chassit bygger förtroende ju mer jag skruvar upp hastigheten.



Fälgar helt i kolfiber med hjulmuttrar i titan är tillval. Bromsskivorna är kolfiberkeramiska fram och bak i storleken 394 respektive 360 millimeter i diameter. Bilen rullar som standard på Michelin Pilot Sport Cup 2, som är Michelins näst sportigaste gatlegala däck. Om man vill optimera för bankörning kan man välja det ännu sportigare Cup 2R.

GT:n är överraskande lättkörd, den krymper runt mig som förare och blir bara mer och mer fokuserad på uppgiften. Det känns naket, rått och ofiltrerat – en dröm för alla som älskar maximalt med bilupplevelse och körkänsla.

Vänder mig mot barnvakten Craig och frågar om jag kan få testa bilens Track-läge. Det är egentligen inte möjligt här på grund av att banan är för ojämn, men det är ett partytrick som jag inte vill missa. Han säger okej, på en del av banan som är tillräckligt slät.

Bilen måste stå stilla för att man ska kunna skifta till Track. Jag snurrar på vredet och bekräftar genom att trycka OK. Pang! På ett ögonblick sänker sig bilen hela 50 millimeter ner till endast 70 millimeters markfrigång. Tänk på racerbilar med inbyggda och väldigt snabba tryckluftsdomkrafter. Ungefär så känns det bakom ratten. Samtidigt har vingen ställt sig upp i högläge. Och allt sker omedelbart med hjälp av hydraulik.

Flera saker har hänt nu: Bilen har aktiverat det så kallade High Downforce Mode för ge så mycket marktryck och grepp som möjligt; gasresponsen är mer aggressiv; stressfläktarna jobbar med ett antilagg-system som fortsätter att blåsa in luft och hålla snurr på aggregaten även under gasuppsläpp för att ge bättre motorrespons. Men det allra häftigaste är att GT:n har skiftat fjädersystem, för bilen har nämligen två stycken!

Samtidigt som den sänker sig hydrauliskt, komprimerar och låser bilen de vanliga skruvfjädrarna och använder sig i Track-läget endast av torsionsstavar.

Forden är nu märkbart styvare med ännu mindre rörelser. Den går från att vara redan hårdkokt till en ny nivå av seriös superbil.



Mer naken kolfiber. Det justerbara pedalstället håller till i en låda som man får anpassa avståndet till med hjälp av muskelkraft.

Jag får bara köra ett halvt varv innan jag måste skifta tillbaka till Sport igen för några avslutande snabba varv.

Banan har nu hunnit torka upp ännu mer och jag har så mycket förtroende för bilen att jag vågar trycka på. Accelererar fullt ut på långa raksträckan. Den 3,5 liter stora V6:an är ett monster som levererar galet mycket kraft.

Inte någon gång tycker jag att de borde ha monterat en V8 istället, varken för ljud eller prestanda. Visst, från låga varv finns turbolagg när man inte kör i Track-läget, med lite högre upp i registret är responsen direkt.

Bakvagnen lever om och viftar på sig svagt medan däcken kämpar för att hitta grepp – till och **med på tredje och fjärde växeln. Stampar på bromsen mot slutet av rakan före hårnålen.** Inbromsningen sker stabilt utan någon dramatik. Tittar i backspegeln och ser plötsligt bara blå kaross. Det är den aktiva vingen som har ställt sig upp i givakt och den fungerar på så vis som en luftbroms som även hjälper till att addera extra mekaniskt bromsgrepp. Precis som på till exempel Bugatti Chiron. Fränt.

Accelererar ut genom partiet med S-kurvor på baksidan. Chassibalansen och kommunikationen är skarpt delikat, det känns som att guida en skalpell över asfalten.

Mina snabba varv med Ford GT är över och jag saktar ner tempot för att kyla av bilen innan nästa journalist tar över.

Känner mig nästan vimmelkantig av alla intensiva intryck. Bilen liksom attackerar sinnena fullständigt. Men på ett alldeles underbart och förtrollande sätt.

Det är rått och avskalat som i en Lotus, fast med prestanda som är på superbilsnivå.

Börjar tänka på en av Magnus Ugglas texter. Underbart är kort. Åt h-vete för kort.

Det går några dagar och jag hinner smälta upplevelsen och få distans till bilen. Ett par funderingar ligger och gnager inom mig. Vi kommer nu till problemen med Ford GT. Den ena frågan är hur man faktiskt ska använda den. Eftersom det varken finns förvaringsutrymmen eller plats för bagage går det knappast att göra episka road trips med den.



På mittkonsolen sitter startknappen och växelväljarvbedet.
Mugghållare finns! Tillverkade i aluminium och de fälls ut på högersidan av mittkonsolen.



Hur gör man med service, är det bara att åka till vilken Fordverkstad som helst? Nej, inte riktigt. Ford Sverige säger att köparen får välja vilken verkstad den vill serva bilen på så utbildar de personalen där för att kunna ta hand om bilen.

Det andra problemet gäller bensintanken. Den rymmer nämligen bara 57,5 liter. Vid blandad körning med förbrukning enligt fabriken ger det en räckvidd på knappt 39 mil. Om man kör på bana blir det betydligt kortare.

Efter mitt pass bakom ratten hade bilen slickat i sig en halv tank. Då hade den bara gått drygt en halvtimme på bana, vilket räckte till några inspektionsvarv och sedan en handfull varv för två journalister på den två kilometer långa slingan. Körningen vid banträffar kommer alltså också att bli kort mellan tankstoppen.

Men allt det är ändå av mindre betydelse, för hela den svenska tilldelningen på totalt 16 bilar är slutsåld.

"Myten om hur GT blev till är sann"



Craig Sudron

motorkalibreringsingenjör hos Ford i Europa och barnvakt åt pressbilen vi får köra.

Hur blev nya Ford GT till egentligen?

En sak man kan läsa ibland är att GT:n började som ett hemligt projekt i ett låst rum med en liten grupp ingenjörer och formgivare innan den hade fått godkännande av ledningen. Det låter som en myt, men det är helt sant. Om de hade gått till cheferna först och sagt att de ville bygga en superbil skulle GT:n förmodligen aldrig ha blivit av.

Du som har tillbringat så mycket tid med GT:n, vilka är dina favoritgrejer hos bilen?

Jag tycker fjädringssystemet, eftersom det gör att man har två bilar i en. Det adderar komplexitet och lite vikt, men man har en bil som klarar ojämnheter hyggligt väl och samtidigt en superstyv och väldigt låg dito som är nära nog en racerbil. Min andra favoritgrej är motorn som till 60 procent utgörs av massproducerade komponenter, det gör att den har en stark koppling till Fords vanliga bilar. Den aktiva aerodynamiken är naturligtvis också väldigt imponerande.

FORD GT

TEKNISKA DATA

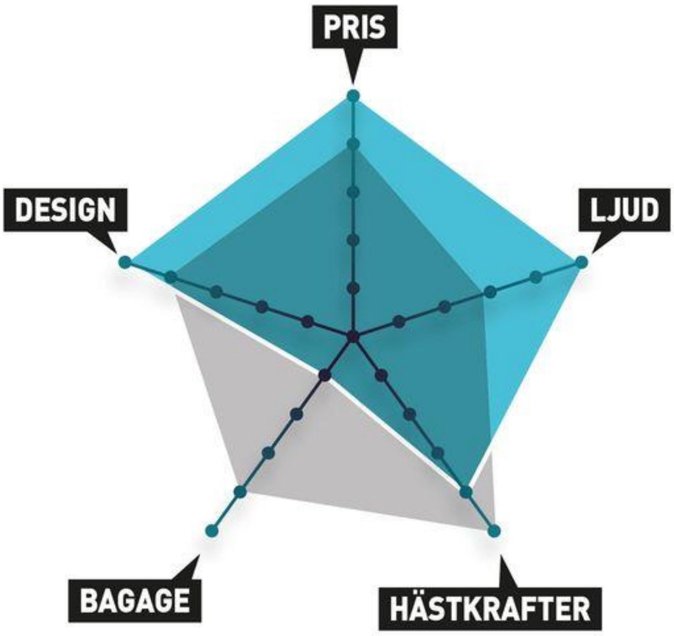
MOTOR: V6, 2 x turbo, bensin, 3 497 cm³, 655 hk vid 6 250 r/min, 750 Nm vid 5 900 r/min. 7-stegad dubbelkopplingslåda, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 779/2 003/1 109 mm. Axelavstånd 2 710 mm. Torrvikt 1 385 kg. Bagagevolym 11,3 liter.

PRESTANDA: 0–97 km/h under 3 sek. Toppfart 347 km/h. Förbrukning 14,9 l/100 km, CO_2 349,6 g/km

PRIS: Cirka 5 500 000:–. Slutsåld.

PERSONLIGHET



FORD GT
FERRARI 488 PISTA

SUMMERING

BÄST: Intensivt ofiltrerade körintryck och en unik vagn.

SÄMST: Inga förvaringsutrymmen och pluttigt liten bränsletank.





Av John Eriksson
FOTO: Ford

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Sista Saaben såld till Danmark för 465 000 kronor

Mattias Rabe 17 november 2019

Nu har den hittat sin ägare, sista Saaben att lämna Stallbacka-fabriken. Den gick på auktion i oktober och det vinnande budet landade på 465 000 kronor, betydligt mer än vad bilen kostade när den rullade av produktionslinan för mer än fem år sedan.



För en dryg månad sedan uppmärksammade vi er på att den sista Saab-bilen skulle säljas på auktion. Det handlade dock inte om den sista tillverkade Saaben utan om den sista Saaben som lämnade Stallbacka-anläggningens fabriksgolv. Nevs, som köpte konkursboet efter Saab Automobile, förklarade då att pengarna som försäljningen inbringar ska gå till ett stipendium – The Nevs Sustainable Mobility Scholarship. Det delas ut av Nevs i samarbete med Högskolan Väst i Trollhättan till en person som gör betydande insatser för att främja framtida mobilitetslösningar.

Nu är bilen såld och det blev en högre köpesumma än vad värderingsmannen hade estimerat (350 000 till 450 000 kronor). Det vinnande budet blev hela 465 000 kronor, väldigt mycket mer än vad bilen kostade när den rullade av produktionslinan i april 2014. Då kostade den nämligen 289 000 kronor, alltså grundpriset 279 000 kronor plus 10 000 kronor för automatlådan.

MISSA INTE: **Så är sista Saab 9-3 att köra**

Nya ägare till denna smått unika Saab 9-3 Aero Sedan Turbo4 med 220 hästkrafter är en dansk man vid namn Claus Spanggaard. Om han lät transportera hem bilen till Jylland på ett flak, för att låta de 6,6 milen på mätaren stå kvar, eller om han körde hem förtäljer inte historien.

Saab 9-3 Aero Sedan Turbo4 2014 (sista Saaben)
15 bilder

ALLT OM BILAR

9. Transportstyrelsen: Ingen ökad förväxling av O och 0

Publicerad 19 nov 2019 07:00 **av Jessica Rådne**

Risken för att bokstaven O och siffran 0 ska blandas ihop ökade markant när ett nytt format för nummerskyltar infördes tidigare i år. Det menar kritiker, men Transportstyrelsen håller inte med. "O och 0 inte lika som bär", säger de. Avgör själv här!



Transportstyrelsen håller inte med om att bokstaven O och siffran 0 skulle vara lika på de nya nummerskyltarna.

I början på 2019 infördes ett nytt format för svenska registreringsskyltar. Det sista av sex tecken kan numera, till skillnad från tidigare, bestå av antingen en siffra eller en bokstav.
Detta för att registreringsnummer med tre bokstäver och tre siffror har varit på väg att ta slut.

LÄS MER: Ändras i år: Här är de nya nummerplåtarna

Kritikerna menar att risken för förväxling av O och 0 har ökat. Transportstyrelsen argumenterar nu emot och menar att "O och 0 inte lika som bär".
– Vi har fått flera frågor om just detta med bokstaven O och siffran 0 och hur man ska kunna skilja dem åt, Christofer Kärrdahl, strateg på Transportstyrelsen.



Ser du någon skillnad? Till vänster, bokstaven O. Till höger, siffran 0.

Unikt typsnitt sedan 2014

Under åren 2002-2013 tillverkades nämligen registreringsskyltar med ett typsnitt som inte gjorde skillnad på O och 0, vilket Transportstyrelsen tror är anledningen till att diskussionen om förväxling blossat upp.

Men sedan 2014 används ett unikt typsnitt där O och 0 ser olika ut.

– Vi har dessutom valt att inte använda bokstaven O på den sjätte positionen i registreringsnumret just för att minimera risken för förväxling, säger Christofer Kärrdahl.

I dagens typsnitt har även andra tecken så som D, G, 3 och 6 anpassats för enklare avläsning.

LÄS MER: Transportstyrelsen: Nej till digitala registreringsskyltar

Se skillnad på ny och gammal skylt

Hur vem man då om det är en bil med en ny eller gammal skylt som susar förbi på vägen? Genom att titta på mellanrummen på skylten, säger Christofer Kärrdahl.

– Om skylten har ett mellanrum där det tidigare satt ett kontrollmärke har skylten det gamla typsnittet. Då är alltid tecknet till vänster om mellanrummet bokstaven O och till höger om mellanrummet siffran 0. Skyltar utan plats för kontrollmärket är från 2014 och på de skyltarna skiljer sig bokstaven O och siffran 0 från varann.

Lätt som en plätt! Eller vad säger du?



En av de nya nummerplåtarna, med en bokstav som sista tecken,
och utan det mellanrum mellan tredje och fjärde tecknet som karakteriserar äldre skyltar.

Av Jessica Rådne

10. Grattis Astra!

Publicerad 27 november 2009

Text Carl Legelius

På Asta och Astrids namnsdag så ligger det nära tillhands att vi på Klassiker firar Astra.



Inte mindre än elva olika bilar har haft namnet Astra! Först ut var Astra Corporation som 1920 visade en upp en bil på St Louis Auto Show. Bara fem till tio bilar tros ha tillverkats.

1922 lanserades i Frankrike en motorcykelbil under namnet Astra. Samma år tillverkades den första Astran i Rumänien av Prima Fabrica Romana de Vagoarne si Motoare. Märket fanns bara i två år.

1929 visades en Astra upp på bilutställningen i Bryssel som nästan var en exakt kopia på bilmodellen Tracta. Piratkopian Astra blev ingen succé och tillverkningen lades ner två år senare.

1956-59 tillverades Astra som en liten tvåsitsig nyttobil och lastutrymme för 113 kg gods av Astra Car Company i engelska Middlesex.

Astra SpA är en italiensk lastbilstillverkare som idag är en del av Iveco.

Men allt ovanstående handlar ju om tillverkare och här är det modellnamn som ska firas. Och Astra är ju mest känt som ett modellnamn för General Motors märken Vauxhall, Holden och Opel.

Först ut av dessa var Vauxhall Astra 1979, en modell som var en version av Opel Kadett. Australiensiska Holden tillverkade 1984-89 en Astra som egentligen var en Nissan Pulsar.

1991 kom den första generationen Opel Astra. Modellen ersatte Kadett E. Idag är det den tredje generationen som tillverkas. Modellen säljs som Opel, Vauxhall, Chevrolet och Saturn.



Men är det inte en Opel Kadett D? Nej det här är förstås en Vauxhall Astra, 1981.



Men är det inte tre stycken Opel Astra?
Jovisst, här visar alla tre karossversionerna av den nya Astran upp sig 1991.



Opel Astra Cabrio (G) 2001–05



Opel Astra OPC (H) 2005–10



Opel Astra ecoFLEX Sports Tourer 2010–12



Opel Astra TCR 2016

SLUT